



TITLE:

フライブルクにおける都市環境の
歴史的変遷--都市中心を一視点とし
て--

AUTHOR(S):

権藤, 拓樹

CITATION:

権藤, 拓樹. フライブルクにおける都市環境の歴史的変遷--都市中心を
一視点として-. 地域と環境 2014, 13: 71-90

ISSUE DATE:

2014-12-26

URL:

<https://doi.org/10.14989/197665>

RIGHT:

フライブルクにおける都市環境の歴史の変遷

—都市中心を一視点として—

The historical change of the urban environment of Freiburg im Breisgau
from the perspective of “urban hub”

権 藤 拓 樹
Hiroki GONDO

形態的機能的な都市の核である「都市中心」という概念を提起し、環境都市として知られるフライブルクの都市環境を、歴史的な都市プランを基に考察した。フライブルクの中心市街地は、都市中心である大聖堂および大聖堂広場を一つの基準として、徒歩圏で構成されていた中世以来の歴史的な都市形態を維持してきた。それを生かす環境政策を採ることが、自然と人間の調和した良質な環境づくりにつながっていると考えられる。

キーワード：環境，都市プラン，旧市街地，フライブルク

Key words：Environment, Urban Morphology, Old Town, Freiburg im Breisgau

1. はじめに

今日、都市において採られている環境政策の目標は、多くが環境負荷の低減や環境の積極的な保全であり、対象としての環境とはもっぱら地球環境を意味すると思われがちではないだろうか。その一方で、環境への取り組みの主体である都市市民の生活環境はその文脈で触れられることはなく、むしろ「我慢の環境保全」のように対立するものとして捉えられかねない。しかし、今後は「持続可能な開発」に代表されるように、環境と経済を両立させた都市が求められている。こうした問題意識から、これまでの環境問題の文脈で語られるような地球環境と、人間の生活環境の両方を含んだものとして環境を捉え直していく。

都市の環境へのまなざしのもう一つの方向性として、これまで都市形態および、形態と密接に結びついた機能からの研究が進められてきた。そうした研究として、都市プランという言葉を用いて都市の形態と機能を一体的に捉えた矢守（1993）や、多様性の観点から都市の形態と機能を論じたジェイコブス（1969）などが挙げられる。一方で、環境への影響という一つの都市機能を形態と結びつけた研究は進められていない。既往の都市形態と機能についての研究を、近年特に高まりを見せている環境に関する議論に取り入れることは、環境の文脈で都市形態を

類別し、より環境に適した都市の形を模索するために意義深いものとする。

また、本稿では、形態の中でも都市の顕著な特色を象徴し、まちづくりの起点として、市民生活の主要な場として機能する都市の要素を「都市中心」として提起し、都市の環境を捉えるための一視点としている。形態的にも機能的にも都市の核となる都市中心が都市、特に中心市街地の環境にどのような影響をもつのかを論じ、都市発展におけるその存在の意義を示す。

対象として取り上げるフライブルク Freiburg im Breisgau（以下、フライブルク）は、ドイツの南西部、フランスとの国境近くに位置するバーデン・ヴュルテンベルク州の地方都市である。ドイツ国内だけでなく、日本においても環境首都として知られ、評価されている環境保全の政策や取り組みはフライブルクの都市形態とどのような関連があり、その中でフライブルクの都市中心が果たす役割とはどういったものだろうか。

2. フライブルクの都市プラン

1) 都市の成立期における動向と形態

フライブルクはドイツの南西部、バーデン・ヴュルテンベルク州に属し、黒い森の西の端、フランスとの国境近くに位置している。現在のフライブルクは人口約 21 万人、面積約 153km² となっており、規模の小さな都市の多いドイツにおいては地方の中核都市と言え、州内では第 4 位の人口を抱えている（Freiburg2012a）。

フライブルクの成立は 1120 年に遡り、当時周辺を治めていた公爵によって、以前から存在していたとされる小定住地を核として、そこに市場が設けられ、自由な土地所有とその保護、関税・直接税の免除を認めることなどを内容とした都市権がその定住地に与えられたのが始まりであった（図 1、2）。東西方向と南北方向の交通の交差点に立地しており、東西の道はそのまま街路に受け継がれ、南北の道は囲郭によって寸断されている。成立期の都市域、つまり囲郭で囲われていた区域は、およそ現在の旧市街地 Altstadt にあたり、57ha ほどの規模であった。

このように 12 世紀頃のドイツでは、聖俗の貴族が領域政策の一環として既存の小集住地に特権を与えて開墾入植者を移住させ都市を建設しており、フライブルクはこうした都市建設の早期の例であった。さらに 12 世紀末に始まった王位争いはこのようにして成立した都市の自立を促し、多くの都市で囲郭が建設、補強され、都市の軍事的意義も高まっていく。

フライブルクの立地の地形的条件としては、南側はライン水系のドライザム川 Dreisam に近接し、東側には黒い森に属するシュロスベルク Schlossberg という山が迫っている。南東の制約に対して、北部と西部は平坦な土地が広がっており、のちの時代には拡大する都市域と増加する人口を支えることとなる。

都市形態への観点として、矢守（1993）は都市を主要構成要素に分けており、本稿でもそれに倣いフライブルクの主要構成要素を示したうえで、それぞれの要素の機能や関わりについて考察していく。以下では、その主要構成要素とその機能について概観する。



図1 1120年頃のフライブルク

矢守（1975: 256）より抜粋

①都市核

都市核とは、都市にとっての「発生・発達の起動力の所在点」であり旧市街地自体やさらにその内部の歴史的核である（矢守 1993: 48-49）。城 Burg や教会、市場などがそれにあたり、城塞都市 Burgstadt や司教都市 Kirchstadt、市場都市 Marktstadt のようにその都市の性格を決定づけていた。フライブルクの場合では、シュロスベルクに公爵の城があり、市民区はその城下集落という位置づけであるが、その初期においては城と市民区は一つの囲郭内にあったわけではなかった。フライブルクはのちに両者が一つの囲郭で包摂されることになるが、都市市民のほとんどが商人や手工業者であったこと、城は当初都市囲郭外に立地していたこと、18世紀半ばに破壊され、再建されることなく現在に至ることから市民にとって大きな意味を有していなかったと考えられる。つまり、フライブルクという都市にとって城およびその領主は都市発生の起点であることは明白だが、市民区に暮らす人々の日常生活への関わりは小さかったのではないかと、ということである。都市発生の起点としては城が都市核となるが、市民区において形態的機能的意味においてフライブルク大聖堂（以下、大聖堂）を都市核とみなすべきである。後述の都市中心という概念も、単に歴史的に都市発生の起点であるというだけでなく、現在に

において都市活動の主体である市民の生活に深い関わりをもつ要素として、大聖堂から都市を捉えようというものである。

②街路・街区

街路や街区へのアプローチとして矢守（1993）は〔A〕都市ごとの街路網として捉える方法と〔B〕機能別に街路の基本型 Grundform を検出して機能的形態的にその関連などを考察する方法を提示している。〔A〕における街路網の分類に則ればフライブルクは rectangular or grid system, つまり方格状の街路網になるであろう（図2）。また,〔B〕のごとく各基本型をみると,成立期において主要な役割を担っていた街路は南北の城門を結ぶカイザー・ヨーゼフ通り Kaiser- Josephstraße と,東西の城門を結ぶザルツ通り Salzstraße とベルトルト通り Bertoldstraße であった¹⁾。それぞれ城門を結び,域外の道と通じていた街路は市場通りとしての機能を果たしていた。これらの直交する二つの主要路 Hauptstraße を軸にして,主に東西方向に住居街の道 Wohnstraße を,南北方向に裏通り Nebenstraße を見て取ることができる。そ

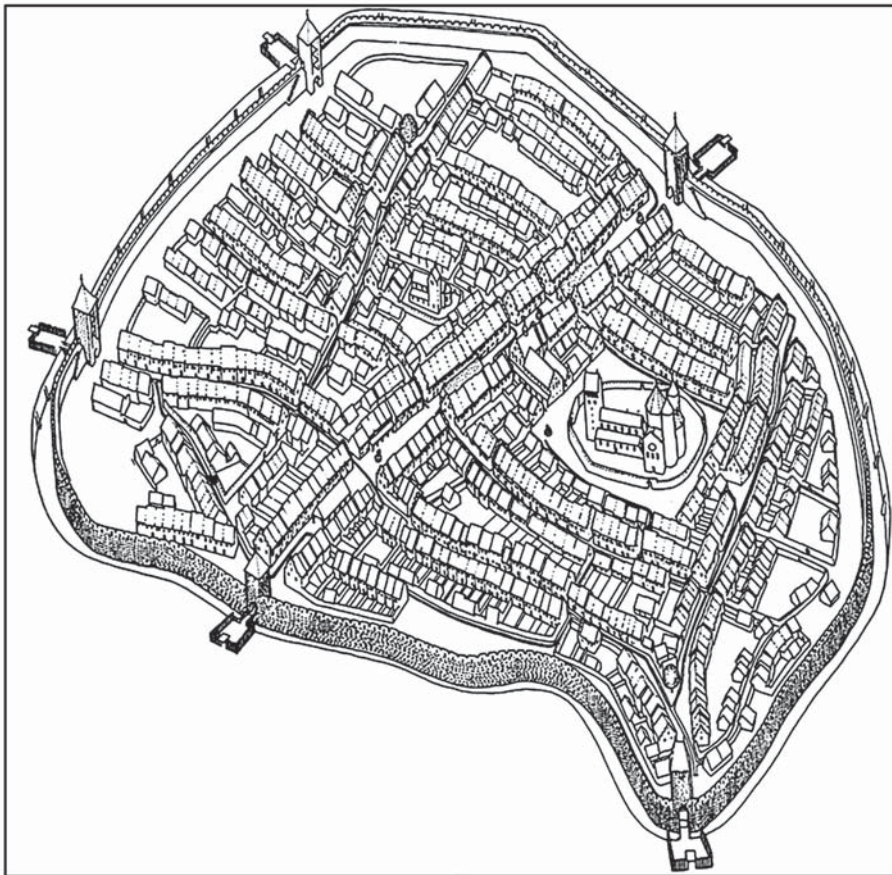


図2 1200年頃のフライブルク, 鳥瞰図

K. グルーバー（1999: 63）より抜粋

それぞれの街路は必ずしも直線的で直交しているわけではないが、これはこの地の起伏や円形の囲郭といった立地条件を反映したものであった。

③広場

都市に設けられた自由な空間としての広場は、支配的な機能として市場をもち、催し物や緑地帯のための空間として人々の集まる場である。矢守（1993: 83-84）は市場の重要性を考慮して都市の広場を市場広場 *Marktplatz* とその他の広場に大別し、街路市場 *Straßenmarkt* から拡大して形成された広場について詳述している。フライブルクの場合に限って言えば、当初は上記のように主要路が市場の役割を果たしており²⁾、併存した主要な広場は大聖堂の位置する大聖堂広場 *Münsterplatz* であった。大聖堂広場は墓地のための用地を提供しており、そのためドイツでは例外的とされる広場中央の立地をとり、図2に見られるように大聖堂の周辺、墓地を囲うように壁が設けられていた。

④囲郭

古くから外敵防御や空間の確定、同一都市への帰属意識という心理的效果を有していた囲郭は中世ヨーロッパではその有無が都市かどうかを左右するほどのものであった。この時期の都市建設が聖俗領主の勢力拡大を目指したものだだったため、都市の防御機能は必須であったが、一方で十分な囲郭を建設する費用は大きな負担となっていたことから囲郭とそれに囲われた都市に住むことが誇りでもあった。特権の付与という都市の性格や各都市における自治意識の高まりからも、都市に住むことが市民にとっていかに重要であったかを知ることができる。既に述べたように、フライブルクでも成立初期から市民区は囲郭に囲われており、以後その拡張や破壊が都市形態の変遷と不可分の要素となる。また、13世紀以来市外市民³⁾の存在が問題となり、こうした現象を禁止する条項が「金印勅書」に盛り込まれている。これによって、都市法や市民権を享受できるのは実際に都市内に居住しているものだけとなり、「市民」を定義づけるとともに都市域を明確に定める囲郭の意義もよりいっそう高まったとみられる。

中世ヨーロッパ都市の形態について矢守（1993: 111）は、都市自体が囲郭によって閉ざされ、家屋や街路の構造も閉鎖的であり、そうした囲われた空間にこそ広場が必要であったとして主要構成要素の関わりを強調している。大都市といっても数万の人口を抱える程度であった中世に元来閉鎖的なものとしてつくられたヨーロッパの都市は、人口増や都市機能の増大に伴って必然的に拡大を迫られる。そうした中世以降の流れをくみつつ、次節ではドイツ都市にとって大きな転機となった19世紀後半の泡沫会社乱立期 *Gründerzeit* と20世紀半ば以降の戦後復興期を取り上げる。

2) 都市の拡大・崩壊・再生

都市建設後も人口増加を続けるドイツにおいて、早期に都市が拡大する例がいくつか見られた。フライブルクもそうした一例で、都市内に居住していないために市民権は有していないが

領主の直接支配を受ける郊外 Vorstadt の居住者が現れた（図3）。都市内部では囲郭の建設資金を賄うための税を徴収したり、都市市民の中心である商人や商工業者の職業団体が形成されたりと、住民共同体による自治が広がりを見せている。

その後ドイツは30年戦争（1618-1648）、1806年の神聖ローマ帝国崩壊と1815年のドイツ連邦建国、1848年の革命を経て1871年ドイツ帝国建国へと至った。その間、都市形態に関わる人口増減や産業構造の変化としては、14世紀中・後期のペストの流行による人口減少、18世紀中頃からの急激な人口増とそれに伴う食糧需要の高まりによる重農主義がある。1750年から1800年にかけての人口増加率は35%、さらに食糧事情の改善、結婚制限の廃止、戦争・飢饉・疫病の影響の減少といった複数の要因が絡み合って1816年から1864年にかけては50%も増加したとされる（岩尾・井上 2005: 72）。1840年代からはイギリスやフランスに続いてドイツも産業革命を迎え、1870年代の泡沫会社乱立期にかけて、工業発展・都市人口の増加・建築ブー



図3 1600年代中頃のフライブルク

矢守（1975: 256）より抜粋

ムなどによりドイツの都市は大きく姿を変えることとなった。都市の拡大を妨げていた囲郭の撤去は、そうした中世都市から近代都市への転換の象徴であった。また、都市の拡大は物理的な意味ばかりではなく、それまで囲郭内の市街地のみを都市と規定してきた法を変更したことによって、市域は囲郭外の郊外や農業用地へと拡大していった。市民権をはじめとする諸特権を得るためにかつて囲郭に囲われていた市域内に限定されていた都市市民の居住は、こうした法的措置によって新しい都市域へと分散していったと考えられる。

フライブルクでも19世紀中頃から近代化が始まり、特に1888年以降25年間市長を務めたotto・ヴィンテラー Otto Winterer の時代に人口が8万人超に倍増し、路面電車を含む都市インフラの整備や近郊での住宅地開発を行ってきた。また、大学の在籍者数も増加を続け、「観光都市、文化都市、大学都市へと変わっていく兆し」(Kalchthaler2013: 127)を見せていた。都市単位から国単位へと防御機能が移っていったことや産業革命の進展、さらにフライブルクの場合では急激な人口増と近代的な都市改造が都市の規模、形態を大きく変える背景になっていた。そしてヴィンテラー市長の時代が終わった直後からフライブルクは二つの世界大戦を迎えることとなる。

まず第二次大戦後のドイツ全土の被害について概観する。ドイツでは1940年から連合軍による空爆が始まり、特に工業都市の集中するルール、ライン地方が多大な被害を受けた。ドイツ全土の1580万の家屋のうち約4分の1が全壊もしくはほぼ全壊、犠牲者は400万人に上った。ただし、東欧諸国に移住していたドイツ人が本国に流入したため、1946年の西ドイツの人口は約4332万人で39年の人口を上回っていた。さらに、ドイツ全土の戦後復興を概観する際には、戦災に加えて連合軍の分割統治の違いも考慮する必要があるだろう。フライブルクの属する西ドイツでは、南東部をアメリカ、北部をイギリス、南西部をフランスが統治していた。アメリカは行政をドイツの統治機関に委ねる分権的な統治を敷き、イギリスは中央集権的な統治を行い、フランスはさらに集権的な統治と管理を行った。その際に行われた州の再編は、各占領地区内での強制的な分割・統合であったため、必ずしも歴史的文化的な境界ではなく、政治的な性格の強い境界も存在していた。

フランスとアメリカの占領地区にまたがっていたバーデン・ヴュルテンベルク州も戦後3つの州に分割されたが、そのうち1952年には合併して現在の州の領域となる。その中で、フランス占領地区にあったフライブルクは、1944年の空襲によって8割の建物が被害を受け(写真1)、2000人以上が犠牲になった。こうした大きな被害の中で始まった戦後の復興計画の基本理念は、それまでの旧市街地を文化財として残すというものだった。歩行者を主眼とした旧市街地はモータリゼーションを想定していない都市計画にも思われるが、実際には対案として交通と商業を重視したものが出されていた。それでも最終的には「近代的な思考よりも伝統に則った計画」(Stadelbauer1994: 152)が復興計画の基礎に据えられたのである。こうして旧市街地の街並みを大きく変えることなく、かつ時代の要求に合わせた都市へとフライブルクは復興を遂げるこ

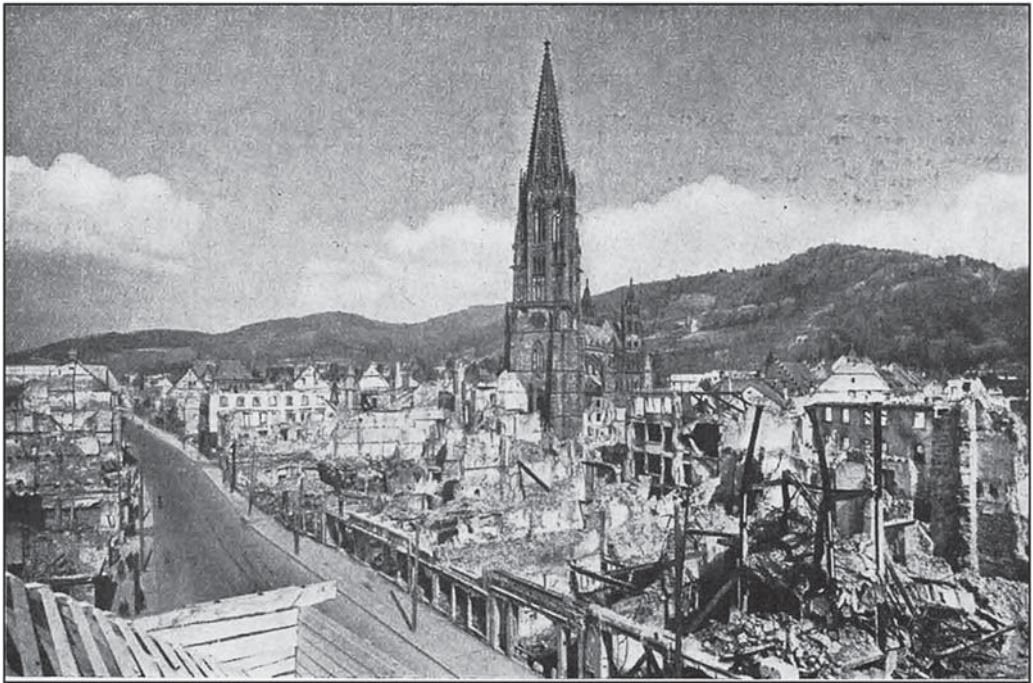


写真1 破壊された旧市街地と大聖堂

Hoffmann (1947: 103) より抜粋

となる。

具体的には、中心市街地から通過交通を排除する一方で、一部の街路を拡張し、環状線を拡張して旧市街地とその外側の地区とを視覚的にも機能的にも区別していた。そうした内外の区別と交通量の抑制に合わせて、歩行者空間や歩行者向けの開発、公共交通の拡充が進められた。建物に関しては、住宅を中心市街地の主要な要素として再建され、1970年代における街路の機能別分類では住宅路 *Wohnstraße* や商業住宅路 *Geschäfts-Wohn-Straße*、住宅オフィス路 *Wohn-Bürostraße* が示すように、ほとんどの部分で住宅機能が完全に失われるということがなく、商店街 *Geschäftsstraße* であったカイザー・ヨーゼフ通りとベルトルト通りにも住宅機能が維持されていた。一階は商店として、上階は事務所として利用しつつ、少なくとも屋階は住宅とすることで、「営業時間や散歩する人のいる時間外で往来が絶えるという、大都市都心部に特有の事態を避けることができる」と Stadelbauer (1994: 154-155) は評している。徒歩交通を前提としてつくられた旧市街地は、その内部のすべての都市活動や生活のための機能が集積した場所であり、フライブルクの戦後復興とその後の都市開発は、その基盤を生かした内の保全と新たな社会経済に適応した外の開発に特徴づけられる。

3) 現在の都市形態

歴史的都市⁴⁾の近代の変容に関して、小林（1996）は（1）不変と回帰、（2）併存と複合、（3）重層と熔融の三類型を指摘している。原形を変化させずに存続しているものや、建て直しに際して原形への復帰を志向したものを（1）不変と回帰、異なる時代の市街地が隣接して現在の都市を形づくっているものを（2）併存と複合、異なる時代の都市が当初の都市の上に重なってきたものを（3）重層と熔融としている。戦災復興において旧市街地の原形復帰を志向しつつ、都市自体は泡沫会社乱立期や戦後の郊外開発を行ったフライブルクは（2）併存と複合、中でも中心市街地内外で機能分化を進めているためにそれぞれの時代の市街地が景観と形態上で強い独立性を示す併存型とみなす。

現在のフライブルクは42の地区 Stadtbezirk にわかれており、その中で中心市街地とされるのが都市建設の初期に囲郭内にあった旧市街ミッテ地区 Altstadt-Mitte と、中世後期につくられた旧市街リング地区 Altstadt-Ring である（図4）⁵⁾。周辺部では方格状の比較的大きな街区が目立つのに対して、中心市街地、特に旧市街ミッテ地区では街路は土地の起伏を反映して曲がり、小さな街区で構成されている。中心市街地の街路で目を引くのは、戦後復興期に拡張さ

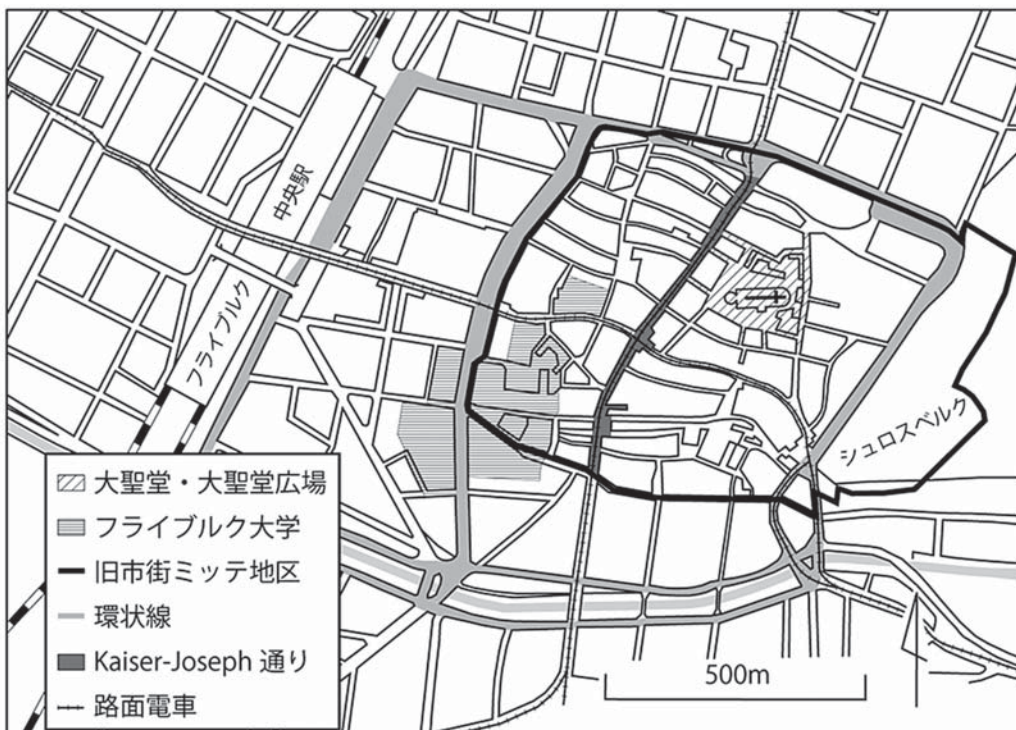


図4 フライブルク中心市街地（2007年）

Flächennutzungsplan2020
Topographische Karte 1:25000 Freiburg im Breisgau-NO/Freiburg im Breisgau-SO
により作成

れた環状線と、中世以来主要路として機能してきたカイザー・ヨーゼフ通りである。旧市街ミッテ地区と旧市街リング地区をそれぞれ囲うように走る環状線は、通過交通の主要な通り道として後述の歩行者空間をより効果的なものにしており、その歩行者空間内にあって公共交通を通すことでトランジットモール化しているカイザー・ヨーゼフ通りは中世の市場に代わって中心商店街として賑わっている。都市核であったシュロスベルクの公爵の城は遺構が残るのみで、山道やケーブルカーを利用して行くことのできる観光名所の一つとなっている。一方の大聖堂は第二次大戦でも大きな被害を免れ、復興計画では周辺の建物の高さを抑えることによって中世以来の大聖堂の支配的な景観が維持されている（写真2）。

次章ではこうした現在のフライブルクの都市形態を機能と結びつけ、また、都市中心という視点からその良質な環境のあり方について論じていく。

3. 都市中心と都市機能

1) 都市中心の設定

本稿で提起する都市中心の多くは都市形成の起源となる都市核そのもの、もしくは都市核を



写真2 フライブルク大聖堂

筆者撮影

含む都市活動の場である。歴史的に都市形成の起点となっていた都市核が、現在も効果的な立地にあり、市民の生活にとって欠かせないものであることは十分に考えられる。他方で、都市核の性格によっては現在においては重要な役割を果たしていないものもあり、都市核に付随したり、別な中心地として発展したりといった広場や商店街などが現在の中心となっていることもあるだろう。交通の結節点や商業の集積地、さらに人々の信仰対象とその意味はさまざまである。いずれにせよ、都市形態においても市民の物質的かつ精神的な生活においても、最も重要な位置を占めるもの、それが都市中心である。

こうした都市中心を視点として都市環境を捉えていく際、まず都市形態や都市計画における位置づけ、市民のイメージなどから都市中心を設定していく。そうして設定した都市中心が都市環境にどのような影響を与え、また、どのようにして都市の良質な環境をつくりだしていくのか。そういった点を検討していくために、都市中心の性質として「求心性」「歴史性」「優位性」を想定し、それぞれの性質から論じていく。ここで言う良質な環境とは、人間の生活と自然が調和した環境を指し、自然環境に配慮した都市づくりを進めるフライブルクにおける生活環境の質を分析することで、そうした良質な環境のあり方を示し、都市中心が果たす役割を明らかにできると考える。

まず求心性とは、人々の集まる場としての機能によって都市中心の周辺にも様々な機能が集積し、多様性を生み出しうるということである。ジェイコブス（1969: 195, 198-199）は中でも商業の多様性が文化、風景、用途の多様性を生み出しうるとし、こうした多様性を生じさせる条件として、

- a. 都市の地区は複数の機能を果たさなければならない、
- b. 街路が多く、街区は短くなければならない、
- c. 地区には年代や状態の違った建物が混在し、調和していなければならない、
- d. 人々が密集していなければならない、

という4点を指摘している。また、こうした都市機能の多様性に支えられた都市活動が展開されることによって都市に活気が生まれる。活気のない場所、人気のない場所では生活に必要な都市機能やサービスが失われてしまう恐れがあり、快適な生活環境を維持する上でも多様性と活気は都市に不可欠な要素である。

続いて、都市中心の歴史性とは、特に都市核がそのまま都市中心となっている場合には、歴史的な都市がもつ良質な環境を都市中心が今もなお有しているということであり、そうした歴史的な都市環境は周辺の調和的な整備の基準となりうる。もちろん、必ずしも歴史的な都市が良質な環境を備えていたわけではないが、特にヨーロッパに見られるような都市全体が囲郭で囲われたものは、その内部に住宅を含め生活に必要な機能を有する徒歩圏で構成されていた。それに対し、モータリゼーションの進んだ現在の都市は自動車交通に適した形態へと変貌し、ゾーニングや郊外化による都市の拡大がみられる。自動車の弊害として交通事故の増加や大気

汚染といった直接的な影響もあるが、それ以上に他の交通手段と比べた時の自動車が占める空間と輸送力を考慮すると（辻本 2009: 50-51）、多様性を生み出す密集した都市空間に広い空間を必要とする自動車交通のための整備はそぐわない。歴史的な都市が旧市街地として残る都心部に広い道路を敷設し、加えて駐車場のための空間が必要になるために都市機能は薄く拡大し、徒歩圏が破壊されてしまうことが都市の環境にとって重大な問題となるのである。

そして都市内部のあらゆる要素の中でも特に必要とされ重要視されるという優位性をもつ都市中心は、市民の生活におけるその位置づけから優先的に整備・保全される。これらによって、都市中心とその周辺は、市民にとって最も快適な場として、また、歴史的な重要性が認められた保全の対象として、都市内部で卓越した環境が形成され、都市全体の環境を方向づける可能性を有すると考えられる。

フライブルクでは、都市形態や歴史的街並みを保存する取り組み、人々の生活といった点から、大聖堂および大聖堂広場を都市中心として設定することができる。立地としては中心市街地内にあって、中心商店街であるカイザー・ヨーゼフ通りと隣り合い、通りを挟んで一本入った場所にある市庁舎とも近接している。フライブルクを象徴する大聖堂は、その立地や礼拝・観光といった機能、後述の市場などの多様性を有し、多くの人々を惹きつける場となっている。歴史的にみても、すでに述べたように都市成立の時点から建設が企画され、300年かけて建てられたものである。市民の生活の場としても、観光、文化財としても価値を認められる大聖堂は重要な整備・保全の対象となり、景観の面で周辺建物の低層化がなされたように、周辺の環境づくりにも影響を及ぼしているのである。

その大聖堂が位置する大聖堂広場は、往来の激しい中心市街地に十分な空間を提供し、さらに商店や飲食店、毎朝開かれる市場があることで広場そのものが人々の集まる目的になっている。単なる通過交通のための空間としてではなく、通り過ぎる人々を潜在的な利用者に変えて多様性と活気を生み出す可能性を高めている。大聖堂広場で開かれる市場は、フライブルクの都市形成時には主要路が有していたもので、移転と拡張を経て現在のような形で賑わいの場となっている（写真3）。扱っている商品も、市民が日常的に利用するものや観光客向けのものなど人々を惹きつける工夫がなされている。（図5）。

2) 中心市街地の機能分化

19世紀の近代化の動きや交通の発達によって、郊外化がフライブルクでも進んで行くのだが、まちづくりの基本理念である旧市街地の歴史的保存とは、単に建物のみを指すものではなく、そこでの人々の生活や都市機能をも維持し続けることであった。現在21万人という人口ながら中心市街地が賑わいを見せているのは、そうした生活の人々が受け入れ、快適だと感じているからではないだろうか。そしてこうした方針は、日本のマスタープランに相当するFlächennutzungsplan（以下、Fプラン）にも引き継がれている。図6は2006年に作成された、



写真 3 賑わう大聖堂広場

筆者撮影

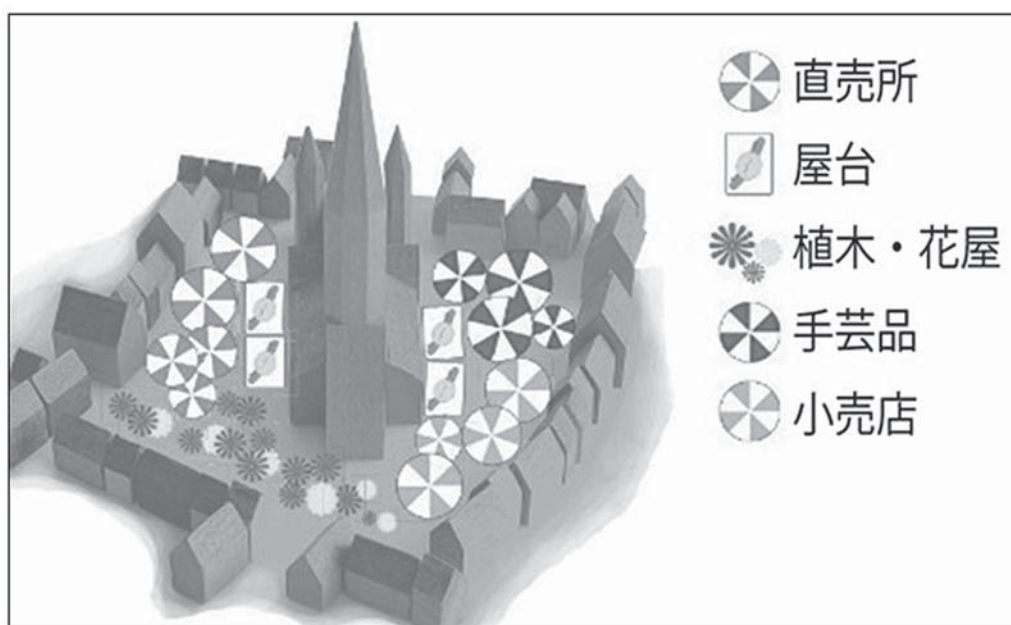


図 5 大聖堂市場の構成

Münstermarkt ホームページにより作成

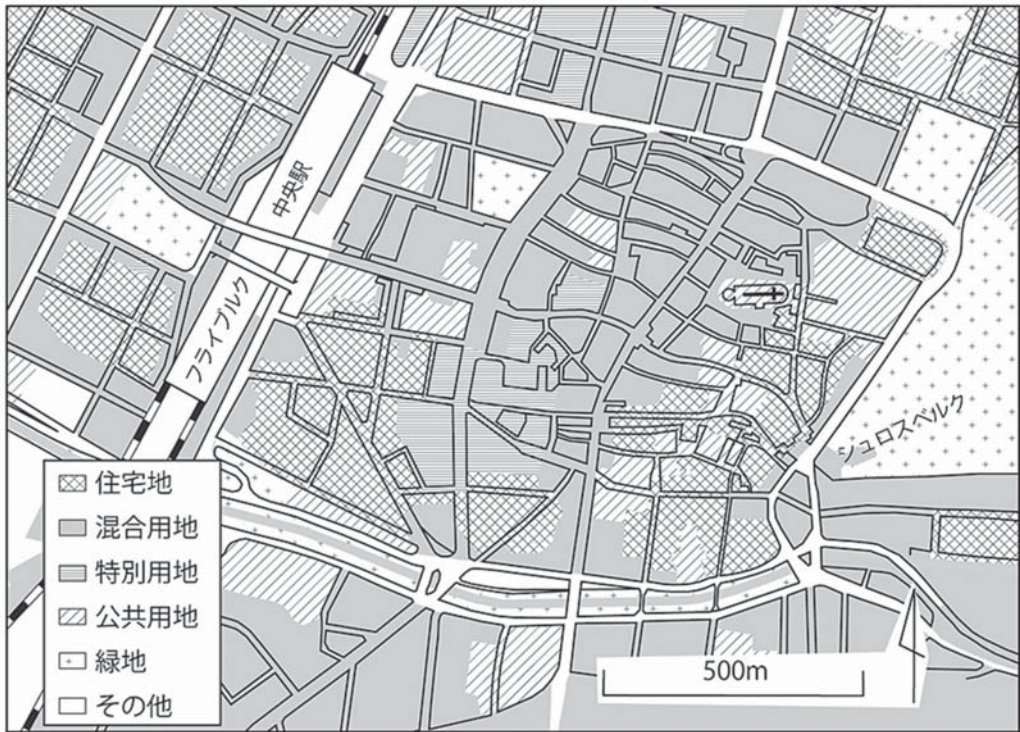


図6 中心市街地のFプラン 2020

Zukunft Freiburg Flächennutzungsplan 2020
Topographische Karte 1:25000 Freiburg im Breisgau-NO/Freiburg im Breisgau-SO
により作成

2020年に向けたFプランの一部を抜粋したものである。中心市街地はその大部分が住宅とその他の利用からなる混合用地に指定され、他に大聖堂周辺などの公共用地、住宅地、緑地、特別用地で構成されている。特別用地とは、用途を決定した上で設けることのできるもので、図6では大学の敷地がほとんどを占める。唯一フライブルク中央駅の東側に大規模小売店の敷地として指定された特別用地が存在する。中心市街地衰退の一因ともなる大規模小売店はこの特別用地にしか建てることができず、さらにフライブルクのFプランでは大規模小売店を、中心市街地にとって重要な品物を扱うかどうかで細かく分類している。これは中心市街地の商店街保護と、自動車依存を防ぐための方策で、中心市街地の店舗では「衣食住関連の商品、本、電化製品等」を扱い、郊外では「住に関する大型商品や自動車関連の商品」を扱うよう定められている(酒井2008:188)。空間の限られた中心市街地を、車社会に適応した郊外型店舗と差別化することで良質な環境の維持と両者の経済の活性化を図っているのである。

都市の活性化に若者の存在が不可欠であることは言うまでもないことだが、その点では中心市街地内の特別用地に大学が立地していることが大きな意味をもっている。1457年に旧市街地内に創設されたアルベルト・ルートヴィヒ大学フライブルク Albert-Ludwigs-Universität

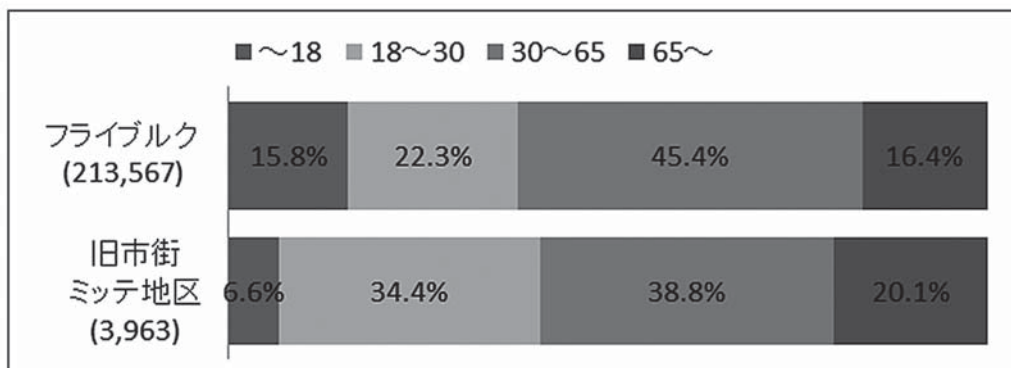
Freiburg（以下、フライブルク大学）は、現在では2万人を越える学生が所属しており、また、フライブルク大学を含めた都市内の大学の関係者は人口の約2割⁶⁾を占めるほどにその影響力は大きなものである。フライブルクの統計によると（Freiburg im Breisgau 2012a）、2012年の年齢構成は、フライブルク全体では18歳から30歳の人口が全体の約22.3%であるのに対して、旧市街ミッテ地区では約34.4%を占めている（表1）。その一方で、15歳未満の人口が旧市街ミッテ地区では6.6%と極端に少ないことから、子供のいる家族が少なく、現状では若い夫婦の転入はあまり見込めないと考えられる。その結果として、死亡が出生を大きく上回って自然減となり、また、社会増減はほとんどないため、旧市街ミッテ地区の人口は2005年の4213人から2012年には3963人に減少している。

市街地の構成や機能が多様であれば、当然都市を訪れる人々の年齢や社会属性も多様化する。加えて、そこに住宅機能があり、徒歩圏内にあらゆる生活機能が充実していれば様々な居住者を惹きつけることも可能であろう。フライブルクの中心市街地は、文化財や宗教施設、観光資源としての大聖堂および大聖堂市場をはじめとして、中心商店街や大学、市庁舎、環境保護施設など多くの機能を約57haの地区内に有している。ただし、それだけ密集したつくりになっているために住居あたりの面積は狭くなり、子供のいる家族にとって適切な住宅供給がなされていない。広い居住面積を要する家族は密集した中心市街地の外側に住まざるを得なくなり、必然的に中心市街地とその外側、郊外間での交通が増加するという課題を抱えることとなる。フライブルクではこうした交通の改善を、1970年代に始まる環境問題対策の軸の一つとして取り組んできた。

3) 環境政策と都市形態

フライブルクが環境に配慮した取り組みに力を入れるようになったのは、1970年代初めに起

表1 フライブルクと旧市街地の年齢構成（2012年）



Freiburg im Breisgau –Stadtbezirksatlas 2012-
により作成

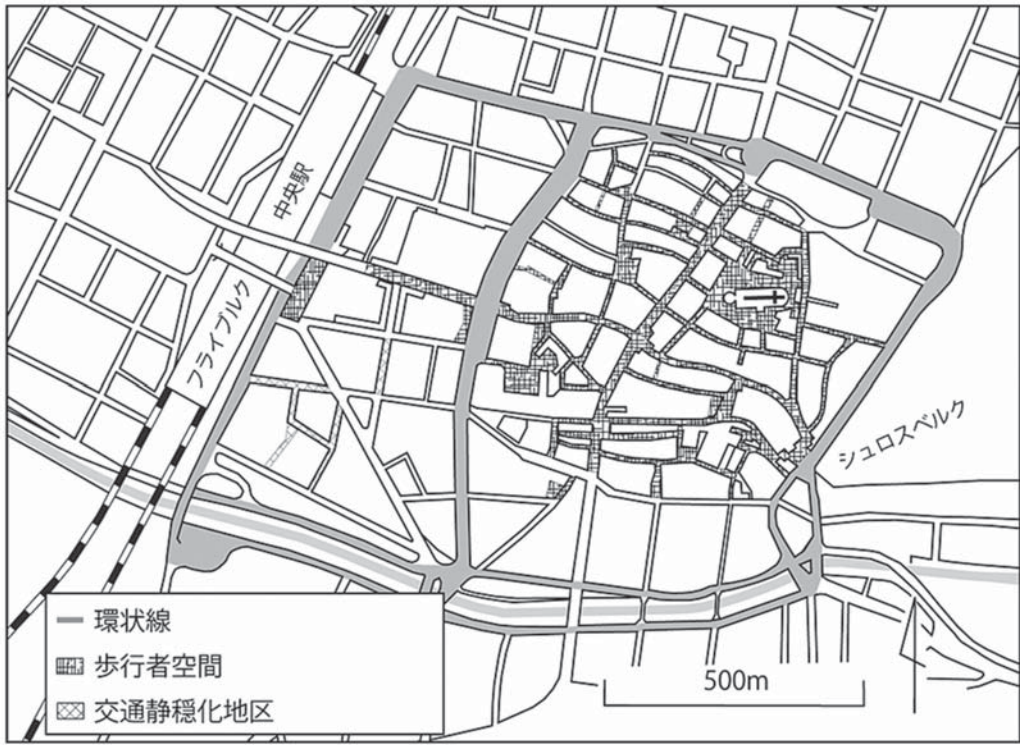


図7 中心市街地の歩行者空間（2000年）

Verkehrsentwicklungsplan Bild A4-1 Fußwegenetz Innenstadt
Topographische Karte 1:25000 Freiburg im Breisgau-NO/Freiburg im Breisgau-SO
により作成

こった近隣の原子力発電所建設計画への市民の反発がきっかけであった。加えて黒い森の環境破壊が問題になっていた時期でもあり、エネルギー大量消費の生活を改めようという市民の自覚や、黒い森への影響を緩和すべく自動車の使用を抑制する政策が始まった。そして公共交通の拡充や中心市街地における自動車の規制、さらには住宅の環境性能の向上やエネルギー政策といった現在の環境都市へと発展していく。これらの取り組みが1992年のコンテスト「自然・環境保護の連邦首都 Bundeshauptstadt für Natur und Umweltschutz」をはじめとしてドイツ国内やヨーロッパでも環境先進的として高い評価を受けている。

そうした環境政策の中で良質な環境づくりに大きく貢献しているのが中心市街地の歩行者空間である。日本ではある特定の時間や行事に合わせて歩行者空間が設けられることはあるが、ドイツでは恒常的な歩行者空間をもつ都市が非常に多い。戦前の旧西ドイツでもすでに歩行者空間を有している都市が存在したが、その数が飛躍的に増加したのが1970年代で、人口3万人以上の都市の7割以上が歩行者空間を設置した。小林（1996: 69-72）によると、その設置目的としては「時流にかなった都市造形や魅力的なイメージの創出」を挙げた都市が最も多く、次

いで「中心部での余暇消費価値の増大」「交通安全の確保」「周辺地域から購買客の吸収力増大」「騒音・大気汚染の減少」「歴史的都市景観の保存」などとなっている。

フライブルクでも 1973 年に歩行者空間が導入されることが決定されたが、計画当初は自動車を禁止することによる経済的な打撃を恐れた商店の人々の反対を受けていた。ところが、その前年に維持・拡張が決定された路面電車と合わせてトランジットモール化することで、結果的に商店の売り上げは上がっており、現在は歩行者空間の領域を拡大して旧市街ミッテ地区全域が指定されている（図 7）。都市中心や、戦災復興時にアーケードが設けられたカイザー・ヨーゼフ通りが歩行者で賑わい、また、大通り間を結ぶわき道が活用されているのも、こうして歩行者の安全と自由が保障されているからこそである。

魅力的なイメージや余暇消費価値の増大、購買客の吸引といった効果を歩行者空間に期待する都市が多いことから、ドイツでは都市の環境にとっても経済にとってもプラスになると考える傾向があり、実際に成果を上げている。小林（1996: 80）は、歩行者空間が「都市の核心部において都市生活の基軸的役割を果たしつつある」とみており、歴史的都市が「中世への復帰を指向」することが現代的意義をもつとしている。旧市街地という徒歩圏内に様々な都市活動の要求を満たす多様性を備えていることが、こうした歩行者空間の成功の一因であると言えるだろう。

フライブルクは中心市街地の環境整備と併せて、公共交通によるアクセスの向上にも取り組んできた。戦後、縮小されてきた路面電車は、1972 年に維持・拡張が決定されて現在に至り、中心市街地を中心にして市内に張り巡らされている。4 つの路面電車の路線が全市民のうち約 65% の利用圏に入っており、21 のバス路線が路面電車の路線を補完する。

1970 年代からの環境政策の流れをくみ、ドイツにおけるコンパクトシティとして用いられる「短い距離内で収まる都市 Stadt der kurzen Wege」（大村 2013: 42）を掲げた総合交通構想 Gesamtverkehrskonzeption が 1989 年に実施された。現在ではそれをさらに引き継ぐ形で、2008 年から 2020 年に向けた交通発展計画 2020 Verkehrsentwicklungsplan2020 が実施されている。その中で、さらに路線の拡張が予定されており、フライブルク全体では路面電車・バスともに外延化が進められることになっている。中心市街地に関しては、環状線の一部に新たな路面電車路線の敷設、及びそれに伴う環状線周辺環境整備が進められている（図 8「バスから路面電車へ（2020 年）」）。路面電車の敷設によって道路幅員が 4 車線から 2 車線へと変更されるため、併せて環状線の通過交通をより外縁のフライブルク駅前の街路へと移し、一日におよそ 3 万台の交通量を 2 万台まで減らす計画である。これによって中心市街地からさらに自動車交通を遠ざけ、中心市街地からの良質な環境づくりがより広範囲に拡大していくことが期待される。こうしたフライブルクの取り組みを市民も評価しており、2012 年に行われた市民アンケートでは、公共交通・徒歩交通に関する満足度が 70% を超えており、その他の項目の満足度と比較しても高い値を示している（表 2）。

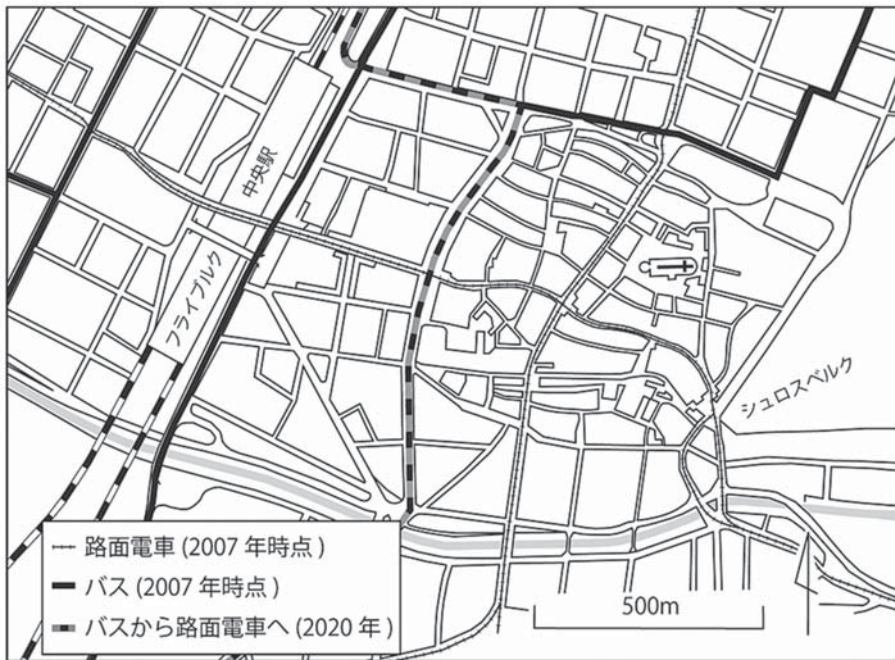
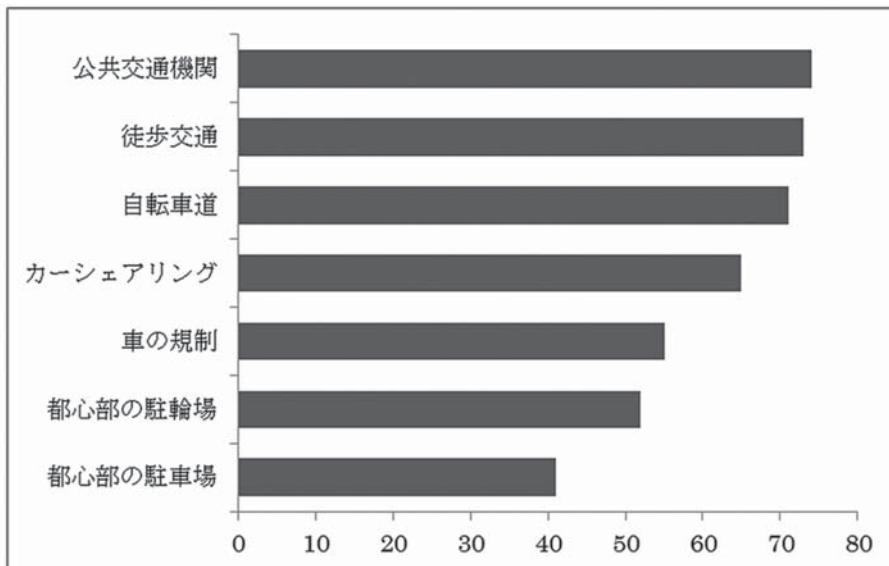


図8 中心市街地周辺の公共交通

Verkehrsentwicklungsplan VEP 2020 Sstadt Freiburg im Breisgau Endbericht Mai 2008,5-1 ÖPNV-Netz Stadtverkehr 2007
Topographische Karte 1:25000 Freiburg im Breisgau-NO/Freiburg im Breisgau-SO
により作成

表2 交通に関する満足度 (2012年)



Ergebnisse der Bürgerumfrage 2012 により作成

4. おわりに

環境保護政策で評価を得ているフライブルクを、都市内部、特に中心市街地とその周辺部の環境という視点で考察すると、複数の時代に成立した市街地が一定の独立性を持って存在する併存型の都市形態が明らかになった。都市成立初期には、シュロスベルクの麓の城塞都市、また、交通の要所の市場都市という性格をもち、形態的には市民区を中心に大聖堂が存在していた。こうした歴史的都市の形態を旧市街地として現在も残しているフライブルクの中心市街地は、都市活動に必要な機能をすべて備え、Fプランによる用地指定や歩行者空間の設置によって緊密な多様性を有する徒歩圏で構成されている。その核としての役割を果たす都市中心、大聖堂と大聖堂広場は、緊密な都市に人々の集う自由な空間と、そこに礼拝や観光、市場などの目的を備え、多様な都市活動が展開する生活の中心地であった。さらにその歴史性が景観をはじめ周囲の環境に働きかけ、歴史的な旧市街地の側面と現代的な環境都市の側面をもつ今のフライブルクを形成してきた。旧市街リング地区内にあった環状線を旧市街リング地区の周辺に移す現行の計画は、そうしたフライブルクの環境政策が支持を得た結果であり、地球環境に配慮した都市の政策が生活環境をも向上させ、双方にとっての良質な環境をつくりあげてきたことの証明である。

注

- 1) ザルツ通りとベルトルト通りはカイザー・ヨーゼフ通りを挟んで名を変える一つの街路
- 2) のちに大聖堂広場に市場機能を譲る
- 3) 都市の市民権をもちつつ農村に居住するもの
- 4) 近代以前に成立し、形態的にも機能的にも都市の実態を備えていた都市（小林 1996: 3）
- 5) 図6「旧市街ミッテ地区」の南西部、中央駅とドライザム川の間が旧市街リング地区
- 6) 2008年時点（佐々木 2008: 64）

参考文献

- K. グルーバー 1999. 『図説 ドイツの都市造形史』宮本正行訳、西村書店.
- J. ジェイコブス 1969. 『アメリカ大都市の死と生』黒川紀章訳、鹿島研究会出版会.
- 今泉みね子 2003. 『ここが違う、ドイツの環境政策』白水社.
- 岩尾祐司・井上茂子編著 2005. 『近代ドイツの歴史—18世紀から現代まで—』ミネルヴァ書房.
- 大村謙二郎 2013. 「ドイツにおけるコンパクト都市論をめぐる議論と施策展開」土地総合研究、第21巻第2号、39-54頁.
- 酒井弘 2008. 「フライブルク 環境首都における交通政策」（青山吉隆・小谷通泰編著、『LRTと持続可能なまちづくり 都市アメニティの向上と環境負荷の低減をめざして』）学芸出版社.
- 佐々木博 2008. 「環境首都フライブルク—大學都市プラス環境観光都市—」目白大学 総合科学研究、4号、61-81頁.
- 資源リサイクル推進協議会編 1997. 『「環境首都」フライブルク』中央法規.
- 辻本勝久 2009. 『地方都市圏の交通とまちづくり』学芸出版社.
- 鶴田佳子・高木亜紀子 2005. 「ドイツ南西部及びスイス北部における街路型広場の形態に関する考察—2004

- 年海外都市広場調査の11事例から—」学苑・人間社会学部紀要, No. 772, 79-117 頁.
- ドイツ都市地図刊行会 1998. „PLAN DER STADT FREIBURG IM BREISGAU von Jahre 1840“ 近代ドイツ都市地図集成 第1巻②, No. 115, 遊子館.
- 成瀬治・山田欣吾・木村靖二編 1996. 『世界歴史大系 ドイツ史 2—1648 年～ 1890 年—』山川出版社.
- 成瀬治・山田欣吾・木村靖二編 1997a. 『世界歴史大系 ドイツ史 1—先史～ 1648 年—』山川出版社.
- 成瀬治・山田欣吾・木村靖二編 1997b. 『世界歴史大系 ドイツ史 3—1890 ～現在』山川出版社.
- 飛田満 2008. 「ドイツ・フライブルク市の都市交通政策」目白大学 人文学研究 第4号, 97-107 頁.
- 福川裕一・矢作弘・岡部明子 2005. 『持続可能な都市—欧米の試みから何を学ぶか—』岩波書店.
- 宗田好史 2007. 『中心市街地の創造力 暮らしの変化をとらえた再生への道』学芸出版社.
- 矢守一彦 1975. 『都市図の歴史—世界編』講談社.
- 矢守一彦 1993. 『都市プランの研究 変容系列と空間構成』大明堂.
- Freiburg im Breisgau 2006a. Flächennutzungsplan 2020, Stadtplanungsamt.
- Freiburg im Breisgau 2006b. Zukunft Freiburg Flächennutzungsplan 2020, Stadtplanungsamt.
- Freiburg im Breisgau 2008. Verkehrsentwicklungsplan VEP 2020 Stadt Freiburg im Breisgau Endbericht Mai 2008, Garten- und Tiefbauamt.
- Freiburg im Breisgau 2012a. Freiburg im Breisgau -Stadtbezirksatlas 2012-, Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung.
- Freiburg im Breisgau 2012b. Ring freie für neue Stadträume, Garten- und Tiefbauamt.
- Freiburg im Breisgau 2013. Ergebnisse der Bürgerumfrage 2012, Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung.
- Freiburger Verkehrs AG 2013. Lagebericht 2012, Freiburger Verkehrs AG.
- Hoffmann, W. 1947. „Ein Unglück ja – aber auch eine Gelegenheit“, *DIE NEUE STADT ZEITSCHRIFT FÜR DIE GESTALTUNG VON STADT UND LAND*, 1. Jahrgang 3. Heft, pp. 102-103.
- Kalchthaler, P. 2004. *Keine Geschichte de Stadt Freiburg*, Freiburg im Breisgau, Rombach Verlag.
- Kalchthaler, P. 2013. *Kleine Freiburger Stadtgeschichte*, Regensburg, Verlag Friedrich Pustet.
- Stadelbauer, J. 1994. Zerstörung, Wiederaufbau und Stadtumbau Freiburg im Breisgau 1944-1994, *Regio Basiliensis* 35, pp. 149-160.
- Im Gespräch-Universität Freiburg
<http://www.uni-freiburg.de/> (2014.09.12)
- Münstermarkt
<http://www.muenstermarkt.freiburg.de/pb/Lde/527174.html> (2014.09.12)